



Похоже все уже настолько привыкли к «удаленке», что обычные очные мероприятия уже не воспринимаются некоторыми частниками как места для громких заявлений. Недавно прошедшая RUBAE показала, что личные встречи очень важны, но сейчас это только один из инструментов в ставшей уже привычной онлайн работе, хотя полезный и приятный. И как сигнал прихода этой новой выставочной реальности – отказ Gulfstream от участия в NBAA-BACE и «преждевременный» анонс обновленного Bombardier Challenger 3500. Обычно такие заявления «придерживаются» до главных мировых выставок, NBAA-BACE и EBACE. Но канадская компания решила сыграть в свою игру, не дожидаясь американского шоу. Новая реальность...

Тем временем, активность бизнес-авиации и не думает «остывать». Еженедельный обзор WINGX показывает, что трафик деловой авиации в первые две недели сентября вырос на 25% по сравнению с сентябрем 2020 года и на 7% относительно сентября 2019 года. Почти половина из 183 000 рейсов бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов, выполненных с начала года, пришлось на некоммерческие летные отделы, частные и корпоративные, которые все еще немного менее загружены, чем два года назад.

Компании по управлению воздушными судами, совмещающие частные и чартерные операции, летают на 9% выше уровня, предшествующего пандемии, в то время как сегменты долевого владения и чартерных перелетов выросли почти на 20% по сравнению с тем же периодом двухлетней давности. Общий трафик бизнес-авиации с начала года сейчас на уровне 2019 года, увеличившись в сегменте бизнес-джетов на 3%.



Спрос в Европе и США достиг новых пиков

WINGX: Сохранение рекордного спроса на бизнес-джеты в Европе и США после обычного окончания летнего сезона и несмотря на сохраняющиеся опасения по поводу вируса, предполагает, что всплеск спроса сохранится и в четвертом квартале 2021 **стр. 25**



Bombardier запускает Challenger 3500

Во вторник компания Bombardier представила обновленный бизнес-джет серии Challenger 300/350, обозначение которого привели в соответствие с семейством Global. Также самолет позаимствовал некоторые функции Global 7500 **стр. 27**



Джет-шеринг глазами пассажира

Нынешние реалии нашей жизни таковы, что вокруг нас сплошные ограничения. Они касаются многих аспектов и вызывают явный дискомфорт. Но главная «несвобода» для многих — отсутствие возможности полноценного передвижения **стр. 29**



RUBAE, послесловие

Прошло совсем немного времени с закрытия RUBAE, а складывается чувство, что трех дней не хватило. Вдобавок Facebook и Instagram постоянно напоминают о ярких встречах, впечатлениях, знакомствах и джетах **стр. 33**


Gulfstream™



Регистрация гражданской авиатехники в России будет обходиться авиакомпаниям дешевле, чем за рубежом

Регистрация гражданской авиатехники в российском реестре будет обходиться авиакомпаниям значительно дешевле, чем за рубежом, заявил глава Росавиации Александр Нерадько.

«В настоящее время разрабатывается пакет новых нормативных правовых актов в области гражданской авиации, который позволит осуществлять регистрацию воздушных судов в государственном реестре гражданских воздушных судов РФ в течение одного рабочего дня и за значительно более низкую плату, что, среди прочего, положительно скажется на стоимости авиаперелетов для пассажиров», - сказал Нерадько в интервью portalу Авиа.ру.

Уже сейчас стоимость регистрации воздушных судов

в РФ обходится перевозчикам в 3-4 раза дешевле, чем в офшорных реестрах, добавил он.

По мнению Нерадько, в РФ созданы «все условия для осуществления контроля за поддержанием летной годности иностранных воздушных судов в соответствии с международными требованиями».

Ранее Росавиация предложила запретить регистрировать гражданскую авиатехнику в иностранных реестрах с января 2023 года. С этого времени перестает действовать положение Налогового кодекса РФ об освобождении ввозимых воздушных судов от уплаты НДС, объяснил Нерадько. Параллельно готовятся дополнения в части исключения из числа объектов налогообложения авиатехники, зарегистрированной в российском реестре.



FBO PULKOVO-3

Tel/Fax: +7(812)240-0288

Cell: +7(921)961-1820

E-mail: ops@jetport.ru

SITA: LEDJPXH

AFTN: ULLLPJPH



Глава ЕВАА надеется на возвращение к нормальной жизни в 2022 году

Деловая авиация восстанавливается после шока, вызванного пандемией Covid-19, но, по словам исполнительного директора ЕВАА Роберта Балтуса, ее полное возвращение к нормальной жизни произойдет не раньше следующего года.

Как сообщает AIN, выступая на прошлой неделе перед участниками российской конференции деловой авиации RUBAE в Москве, он сказал, что отрасль пострадала меньше, чем авиакомпании, но, тем не менее, испытала серьезные спады, оставаясь жизнеспособным и гибким транспортным инструментом.

Роберт Балтус заметил, что сегодня турбовинтовые самолеты, легкие и средние бизнес-джеты летают чаще, чем до пандемии. В июле тяжелые джеты приблизились к своей активности перед пандемией, хотя

бизнес-лайнеры по-прежнему летают заметно реже. Хуже того, более крупные самолеты еще не используются на полную мощность, поскольку они реже летают через Атлантику и вместо этого выполняют рейсы на более коротких маршрутах над сушей, продолжительностью от 1,5 до 3 часов.

По его словам, влияние Covid-19 на европейские страны было разнородным. Статистические данные о рейсах деловых самолетов за первые семь месяцев текущего года и за тот же период 2019 года показывают, что многим западноевропейским странам еще предстоит восстановиться. «Для сравнения, Восточная Европа чувствует себя хорошо», - заметил Балтус. Во время пандемии трафик значительно увеличился в странах Балтии и Юго-Восточной Европы, за исключением Словакии и Косово».



**ВАШ
ПЕРСОНАЛЬНЫЙ
ЧАРТЕР**

Pilatus PC-12NG
до 8 пассажиров

BySky

24/7 +375 29 122 99 33

BySky.by



Global 7500

The Industry Flagship

Longest range | Largest cabin | Smoothest ride

Vref: вторичный рынок по-прежнему популярен

В новом ежеквартальном отчете от компании Vref говорится, что в третьем квартале продажи на вторичном рынке деловых самолетов остаются высокими, несмотря на передышку накануне лета, когда покупатели искали самолеты вне рынка и ждали, когда будет завершено обновление запасов у дилеров.

«Нынешняя обстановка с продажами самолетов – одна из самых активных, которые я когда-либо видел. Со снижением уровней запасов и исторически низкой доступностью мы прогнозируем в обозримом будущем высокую остаточную стоимость, поскольку авиация общего назначения до сих пор неуязвима для пандемии», - сказал президент и технический директор Vref Джейсон Зильбербранд.

Многие модели, вышедшие из моды, в том числе старые бизнес-джеты Hawker, Citation и Learjet, «возвращаются и возвращаются с удвоенной силой... и внезапно стало их почти невозможно найти», - сказал он. Зильбербранд считает, что эта тенденция не закончится в ближайшее время, тем более что все больше управляющих компаний пополняют свой парк.

По данным компании, стоимость многих бизнес-джетов за квартал выросла на 15%. «Vref оптимистичен относительно четвертого квартала и в 2022 года, поскольку, похоже, не так много потрясений для рынка общей или деловой авиации», - говорится в отчете.



НАМ ДОВЕРЯЮТ

SkyClean
ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

A dark business jet is shown from a front-facing perspective on a runway at night. The aircraft is mostly in shadow, with some highlights on its fuselage and engines. The background is dark, with some distant lights visible. The overall mood is professional and sophisticated.

Business Aviation Factbook демонстрирует преимущества бизнес-авиации

Согласно последнему выпуску Business Aviation Factbook, почти 80% рейсов бизнес-авиации в США совершаются в аэропорты небольших населенных пунктов, деловые самолеты совершают около 15 000 рейсов в год в гуманитарных целях, а отрасль создает более миллиона рабочих мест.

НБАА в сотрудничестве с GAMA выпустила обновленный 33-страничный информационный бюллетень, который дает представление о преимуществах отрасли для граждан, компаний и сообществ.

Справочник, который [можно загрузить](#) в формате PDF, призван служить ресурсом для профессионалов и защитников отрасли, а также помогать общественным лидерам информировать общественность о бизнес-авиации.

В нем рассматривается, что такое бизнес-авиация и рабочие места, которые она поддерживает, а также объясняется, как отрасль повышает производительность, служит спасательным кругом для сообществ и оказывает гуманитарную поддержку. Кроме того, он охватывает безопасность и охрану, а также новейшие технологии, начиная от продвинутой воздушной мобильности и заканчивая сверхзвуковыми технологиями и развитием воздушного движения.

Что касается устойчивости, в справочнике повторяется, что на долю деловой авиации приходится лишь около 2% всей эмиссии авиации и 0,04% глобальной эмиссии. Кроме того, в нем отмечается, что за последние четыре десятилетия отрасли удалось сократить выбросы углерода на 40%.



UTG PA

Центр деловой авиации
UTG Private Aviation
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

Август стал очередным месяцем роста трафика

Согласно последнему [отчету TraqPak](#) от Argus, трафик деловых самолетов в Северной Америке в августе вырос на 38,7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и на 10% по сравнению с тем же месяцем 2019 года. Количество полетов в Европе выросло почти на столько же, на 36,4% по сравнению с августом 2020 года, а по сравнению с июлем 2019 года – на 27,2%.

По сравнению с июлем трафик в Северной Америке несколько снизился – на 1,8%, но август всё равно остается вторым по загруженности месяцем за всю

историю наблюдений с трафиком чуть менее 300 000 рейсов.

Активность операторов долевого владения в Северной Америке продолжала демонстрировать самый большой рост: на 47,3% по сравнению с августом 2020 года и на 22,6% с августа 2019 года. Это, по словам экспертов, дополнительно объясняет, почему долевики приостановили продажи новым клиентам. В то же время активность по Part 91 увеличилась на 37,7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, а по Part 135 – на 37%.

Активность бизнес-джетов с большим салоном резко возросла, увеличившись на 51,8% по сравнению с августом 2020 года, в то время как использование джетов среднего размера выросло на 48,2%. Легкие самолеты, которые во многом способствовали значительному росту во время пандемии, летали на 36,4% больше, а турбовинтовые – на 27,3%.

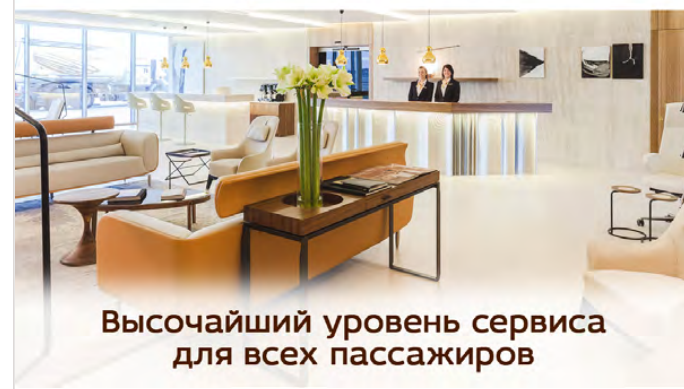
В Европе в прошлом месяце было выполнено 88 000 рейсов, при этом активность больших бизнес-джетов также показала значительный скачок, увеличившись на 60,6%. Трафик легких самолетов вырос на 30,2%, за ними следуют средние с ростом на 28,9% и турбовинтовые – на 27%.

Активность в других частях мира в совокупности выросла на 15,3%, при этом наибольший прирост показали турбовинтовые самолеты – на 23,3%.

По оценкам аналитиков, в сентябре в Северной Америке активность вырастет на 28,3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и на 7% по сравнению с 2019 годом. Трафик в Европе в текущем месяце увеличится на 6,1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.



**Пассажирский лаунж
в транзитной зоне**



**Высочайший уровень сервиса
для всех пассажиров**

Где можно заправиться экологически чистым топливом

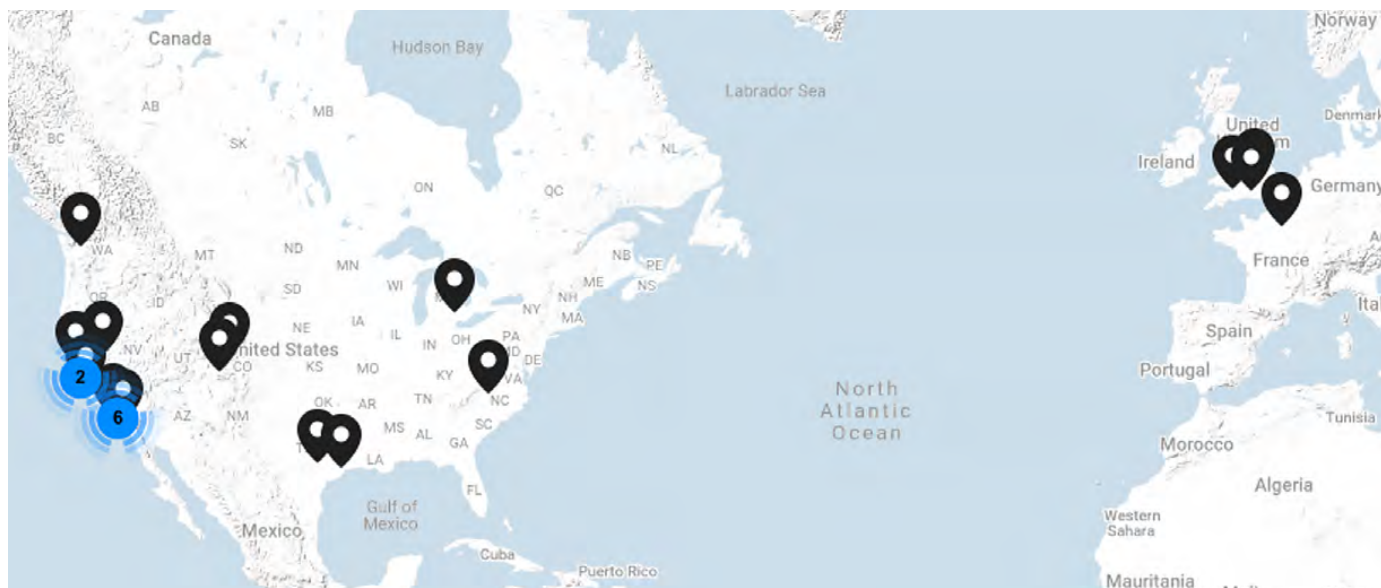
Осознавая растущие преимущества экологически чистого авиационного топлива (SAF), а также повышенный интерес к его использованию, поставщик отраслевых решений для устойчивого развития 4AIR представил первую интерактивную карту SAF, отображающую наличие топлива для операторов деловых самолетов.

В настоящее время на карте показано около 20 проверенных локаций по всему миру, где для клиентов авиации общего назначения доступна заправка SAF.

В нее не входят места, где топливо не предоставляется всем клиентам бизнес-авиации, в том числе места, которые получали разовые поставки для демонстрационных целей, и те, где запасы топлива SAF доступны только конкретному пользователю. Каждое активное место включает контактную информацию и адрес компании.

[Карта 4AIR](#), на которой в настоящее время представлено большинство локаций на западном побережье США и в Европе (рядом с существующими нефтеперерабатывающими заводами SAF), будет постоянно обновляться по мере публикации и проверки объявлений. По мере увеличения числа точек распространения SAF компания 4AIR может предложить преимущества своим членам-операторам частных самолетов, помогая отслеживать документацию и предоставляя расчеты по сокращению выбросов с помощью таких программ, как CORSIA.

«SAF – эффективный и действенный способ уменьшить влияние частных самолетов на изменение климата», - сказал президент 4AIR Кеннеди Риччи. «Это лучший способ для клиентов найти это экологически чистое топливо. И, упростив поиск SAF, мы надеемся продвигать его использование и расширять его доступность».



ABS JETS

Ваш **единственный Embraer авторизованный сервисный центр (EASC)** по плановому ТО между Москвой и Прагой.

Ваш единственный EASC с опытом работы уже **500000 человеко-часов** именно на Легаси 600/650

Ваш **предпочтительный партнер** для любого вида ТО Вашего самолета



www.absjets.ru

pavel.hrdlicka@absjets.com

Горячая линия 24/7 **+420 725 529 489**

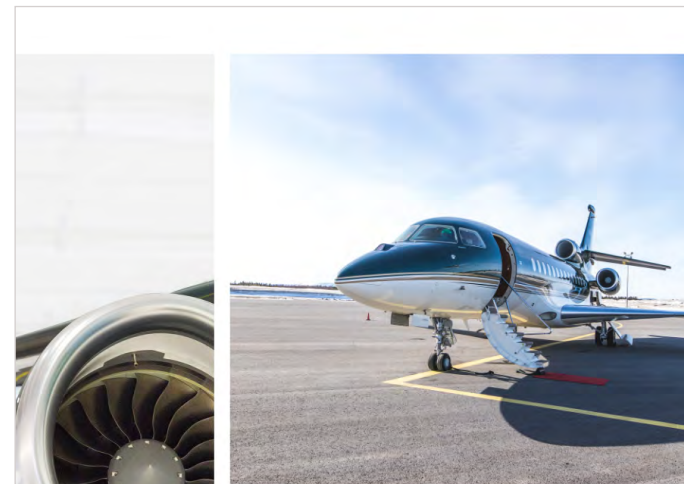
Владельцы бизнес-джетов Falcon получили свою ассоциацию

Авиационный предприниматель из Далласа Шон Линч основал Ассоциацию владельцев и операторов Falcon Jet, чтобы люди, летающие на бизнес-джетах Dassault, могли обмениваться информацией и дольше эксплуатировать свои самолеты. Шон Линч владеет компаниями Engine Assurance Programme и Marklyn Jet Spares, которые специализируются на ТОиР в деловой авиации, а также является нынешним президентом Ассоциации пилотов Love Field.

«Наша цель – предоставить возможность членам сообщества Falcon Jet общаться друг с другом как лично, так и в Интернете», - сказал Линч. «Я слышал, как многие операторы говорят, что им нужен дополнительный форум, ориентированный на владельцев и операторов, для обмена историями и сравнения

впечатлений. Мы даем им это. Нашим первым шагом является отслеживание наиболее актуальных тем, представляющих интерес, поэтому мы начинаем с опроса сообщества владельцев/операторов».

Он добавил, что новая организация планирует работать в сотрудничестве с Dassault Falcon и не предназначена для замены заводской технической поддержки или поддержки по устранению неполадок. Линч сказал, что в конечном итоге он планирует проводить встречи на более крупных мероприятиях, таких как региональные форумы и съезды, и в итоге организовать собственное целевое мероприятие с полетами, статическим экспозицией, секционными сессиями и спонсорскими выставками.



МНОГОЛЕТНИЙ ОПЫТ РАБОТЫ В
УПРАВЛЕНИИ САМОЛетаМИ

*Доверьте Ваш Джет
в наши надёжные
руки*

ОБРАЩАЙТЕСЬ ЗА ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ
ИНФОРМАЦИЕЙ JETFLITE OY
+358 20 5101900 24/7

JETFLITE



Luxaviation и Shell Aviation объявили о сотрудничестве в развитии сети FBO

Luxaviation Group, один из крупнейших мировых операторов деловых самолетов и вертолетов, сообщает о подписании соглашения о стратегическом сотрудничестве с Shell Aviation, ведущим мировым поставщиком авиационного топлива и смазочных материалов. Luxaviation и Shell, помимо существующих сетей FBO и поставок топлива, объединят усилия для реализации плана расширения, соинвестируя в добавление новых местоположений FBO.

Патрик Хансен, генеральный директор Luxaviation Group, говорит: «За более чем десять лет группа Luxaviation реализовала множество инициатив, направленных на снижение воздействия нашей деятельности на окружающую среду, создавая добавленную стоимость для наших клиентов, сотрудников и инвесторов. Стратегический альянс с Shell Aviation – это всего лишь начало меняющего правила игры сотрудничества двух игроков отрасли, вынашивающих общие амбиции в отношении будущей устойчивой авиационной отрасли. Наши команды с нетерпением

ждут возможности использовать наши сильные стороны на благо наших клиентов».

«Объединив обширную сеть FBO Luxaviation с нашим глобальным опытом в области поставок топлива и эксплуатации аэропортов, мы уверены, что это соглашение даст нашим клиентам подлинную ценность», - сказала Анна Масколо, президент Shell Aviation. «Мы не только обеспечиваем надежные поставки топлива, но и надеемся на тесное сотрудничество с командой Luxaviation, поскольку они стремятся расширить и повысить высокий уровень обслуживания, которого клиенты ожидают от их FBO».

Стратегическое сотрудничество направлено на создание основы для долгосрочного взаимодействия двух ведущих игроков авиационной отрасли, стремящихся к развитию и преобразованию традиционного бизнеса в динамично развивающиеся операции и портфели продуктов во всем мире.



**СЕРТИФИЦИРОВАН
В РОССИИ!**

**PILATUS
PC-24**

NESTEROV
AVIATION

Авторизованный центр
Pilatus в России
www.nesterovavia.aero

Нью-Йоркская инвестиционная компания инвестирует в Avia Solutions Group

Avia Solutions Group сообщает о стратегическом партнерстве с Certares Management, ведущей американской инвестиционной компанией, специализирующейся в сфере путешествий и туризма, в рамках которого она предоставит структурированные инвестиции в акционерный капитал в размере 300 млн евро.

Avia Solutions Group будет использовать эти инвестиции для реализации своих планов роста в сфере пассажирской и грузовой авиации, технического обслуживания и проектирования, обучения экипажей, наземного обслуживания и логистики, а также намерена продолжать стратегические приобретения. Кроме того, ASG будет использовать средства для капитальных затрат и общих корпоративных целей.

«Это важное партнерство знаменует собой начало

следующего этапа долгосрочного развития Avia Solutions Group и продолжение роста нашей глобальной партнерской сети», - сказал основатель и председатель Avia Solutions Group Гедиминас Жимелис. «Благодаря их впечатляющему послужному списку и исключительной ориентации на туристический сектор, мы убеждены, что Certares внесет значительный вклад в следующий этап роста Avia Solutions Group».

ASG имеет почти 100 офисов и производственных предприятий по всему миру и обслуживает более 2000 клиентов в Европе, Азии, Северной Америке и Австралии. Это материнская компания для провайдера ТОиР Jet MS, а также чартерного оператора KlasJet и брокера Skylence.

Сделка подлежит одобрению и, как ожидается, будет закрыта в четвертом квартале 2021 года.







СЕРТИФИЦИРОВАНО
PART 145
ТЕКУЩЕЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Предоставление стоянки для бизнес-самолетов
независимо от продолжительности
промежуточной остановки.




Несколько часов


Несколько дней


Круглогодично

★ ★ ★ ★ A five star residence for your jet

Саудовская Аравия сертифицировала ExecuJet MRO для обслуживания Falcon 900

Главное управление гражданской авиации Саудовской Аравии (GACA) сертифицировало техцентр ExecuJet MRO Services в Дубае для проведения технического обслуживания самолетов Dassault Falcon 900В.

Компания ExecuJet MRO Services Middle East уже сертифицирована GACA на выполнение линейного и тяжелого технического обслуживания самолетов других производителей, таких как Bombardier, Embraer и Hawker. Это первый случай, когда GACA сертифицировало техцентр для обслуживания бизнес-джетов Falcon.

Это разрешение означает, что компании разрешено проводить инспекции 12 месяцев или 800 летных часов включительно для самолетов Falcon 900В, внесенных в авиационный реестр Саудовской Аравии.

По словам Ника Вебера, регионального вице-президента по Ближнему Востоку, ExecuJet обратилась

за сертификацией GACA в ответ на запрос клиента. «Мы ожидаем расширить разрешение на C-check и планируем добавить разрешения для других типов самолетов Falcon по мере их внесения в реестр Саудовской Аравии».

Как техцентр, принадлежащий Dassault, ExecuJet может выполнять работы, предусмотренные гарантийным покрытием и программами производителя, включая популярное комплексное техническое обслуживание FalconCare.

Вебер говорит: «Все больше и больше владельцев Falcon предпочитают отправлять свои самолеты в принадлежащую Dassault организацию по ТОиР из-за гарантированного уровня знаний».

ExecuJet вложила значительные средства в оборудование Dassault для поддержки линейки Falcon и направила обслуживающий персонал в Dassault Aviation в Бордо для практического обучения.



Flying to Morocco



At your
service
in Africa

GROUND SERVICE SUPPORT


executive@g-ops.com


+33 1 34 04 80 00

Jet Aviation получила сертификат EASA на обслуживание Gulfstream G500/G600 в Вене

Jet Aviation сообщает о получении одобрения от Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA) на оказание поддержки по линейному техническому обслуживанию самолетов Gulfstream серии G500/G600 в Вене.

«Как авторизованный сервисный центр для самолетов Gulfstream GV-SP, это последнее одобрение свидетельствует о наших высоких стандартах и неизменном стремлении оставаться предпочтительным партнером для владельцев и операторов Gulfstream в регионе», - говорит Хакан Тин, управляющий директор и ответственный менеджер Jet Aviation в Вене. «Мы с нетерпением ждем возможности приветствовать самолеты Gulfstream G500 и G600 в Вене – воротах Европы на Восток!»

В ответ на спрос клиентов компания Jet Aviation также недавно расширила свою поддержку самолетов

Gulfstream на своем предприятии по техническому обслуживанию в Женеве, в настоящее время обеспечивая линейное и базовое техническое обслуживание самолетов серий G450, G550 и G650, зарегистрированных в ЕС.

Глобальный оператор бизнес-авиации Jet Aviation начал работу в Международном аэропорту Вены, открыв подразделение Jet Aviation Vienna в октябре 2014 года. Открытию нового подразделения предшествовало подписание соглашения Jet Aviation с компаниями GATE V и FAME Executive Aviation, которые до этого являлись провайдерами услуг ТОиР и FBO в Вене. Получив возможность работы в столице Австрии, компания также обзавелась ангаром площадью 4000 кв. м., где размещен авторизованный сервисный центр Cessna, который проводит плановое и внеплановое обслуживание, а также услуги AOG для самолетов Cessna Citation.



*Когда выдирают,
выдирают нас*



+7 495 500 32 21
comm@meridian-avia.com
www.meridian-avia.com

Clay Lacy установит в своих FBO зарядки для электрических воздушных судов

Калифорнийский оператор FBO Clay Lacy Aviation подписал соглашение с Eviation Aircraft, которая занимается разработкой полностью электрического самолета Alice, о размещении электрических зарядных станций во всех своих локациях.

Партнерство делает Clay Lacy одним из первых провайдеров, заявивших об установке оборудования, необходимого для поддержки работы электрических воздушных судов. Компания, которая также управляет флотом чартерных самолетов, имеет FBO в аэропортах Van Nuys и John Wayne Orange County в Калифорнии, а еще один планируется открыть в следующем году в Коннектикуте.

По словам президента и генерального директора Clay Lacy Aviation Брайана Киркдоффера, компания гордится тем, что находится в авангарде нескольких экологических политик. «Одним из первых было

внедрение первой программы компенсации выбросов углерода и надежной стратегии устойчивого развития в отрасли управления воздушными судами», - отметил он. «Мы гордимся тем, что сделали этот гигантский шаг вперед с зарядными станциями Alice, дающих нулевой уровень выбросов нашим FBO».

Американский стартап Eviation Aircraft ожидает, что электрический самолет Alice рассчитанный на экипаж из двух человек и девять пассажиров, будет введен в строй в 2024 году. «Это партнерство – только начало для Eviation, поскольку мы стремимся создавать вспомогательную инфраструктуру, необходимую для электрической авиации», - сказал Омер Бар-Йохай, генеральный директор компании. «Имея сеть перспективных FBO, мы можем обеспечить доступную, быструю и бесперебойную зарядку на нашем пути к более чистому авиационному будущему».



ЛУЧШИЙ КЕЙТЕРИНГ ДЛЯ БИЗНЕС АВИАЦИИ

В МОСКВЕ | СОЧИ | МИНСКЕ | КАЛИНИНГРАДЕ



Доставка
срочных заказов
24 / 7 / 365



Продукция
исключительно
высокого качества



Индивидуальный
подход к каждому
клиенту

Abu Dhabi Aviation подтвердил намерение купить Falcon Aviation

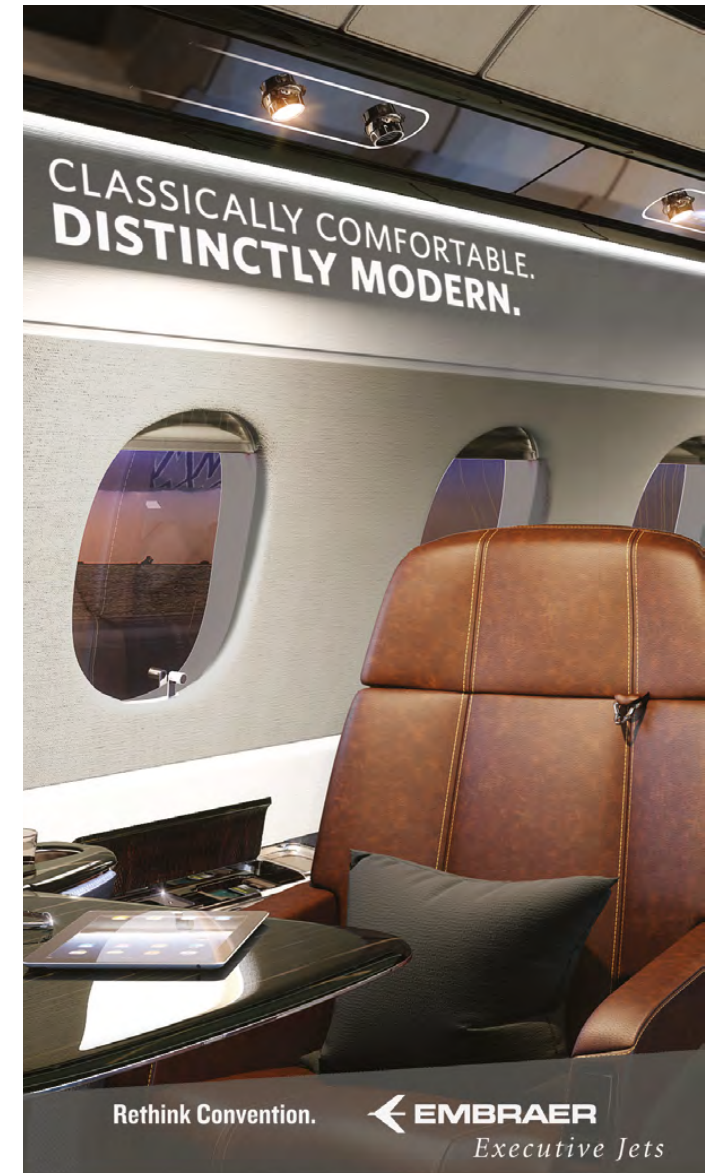
Базирующийся в ОАЭ чартерный оператор Abu Dhabi Aviation (ADA) объявил об официальных планах по приобретению Falcon Aviation, другого крупного вертолетного оператора из ОАЭ.

В раскрытии информации для рынка ценных бумаг Абу-Даби, где зарегистрирована ADA, компания заявила на прошлой неделе, что решила «направить официальное предложение о приобретении компании Falcon Aviation Services, чтобы продолжить «план расширения» с участием Falcon. Письмо о намерениях было подписано в апреле.

Представители ADA подтвердили, что возможная сделка находится в стадии разработки, в то время

как представитель Falcon Aviation не ответил на запрос. По информации AIN, центр ТОиР, созданный Falcon Aviation в аэропорту Dubai South, может быть передан другой компании бизнес-авиации со значительным присутствием на Ближнем Востоке.

Являясь ведущим игроком в нефтегазовой отрасли на Ближнем Востоке, Abu Dhabi Aviation получила первый сертификат коммерческого эксплуатанта в ОАЭ в 1976 году. В настоящее время флот компании насчитывает 65 воздушных судов, в том числе 56 вертолетов Bell и Leonardo и семь самолетов Bombardier. По состоянию на 2019 год флот Falcon Aviation насчитывал 26 вертолетов и семь самолетов.



Rethink Convention.

← **EMBRAER**

Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

Cessna Citation 500 отмечает 50-летний юбилей получения сертификата типа

На прошлой неделе исполнилось 50 лет с момента получения сертификата типа FAA для бизнес-джета Cessna Citation 500. По все видимости, это самая продаваемая линейка бизнес-джетов. 9 сентября 1971 года FAA выдало сертификат авиапроизводителю из Уичито, что положило начало запуску линейки легких, средних и суперсредних бизнес-джетов Textron Aviation, которая продолжается и сегодня.

Первоначально получивший название FanJet 500, но позже переименованный в Citation, первый серийный самолет был поставлен в январе 1972 года компании American Airlines, которая использовала его для разработки своей учебной программы. Citation 500, оснащенный двумя двигателями Pratt & Whitney JT15D-1, изначально был сертифицирован для двух пилотов и семи пассажиров, с потолком 35000 футов и крейсерской скоростью 0,70 Маха.

При покупке самолета стоимостью \$695 тысяч владелец получал наземную и летную подготовку в учебном центре American Airlines в Форт-Уэрте, а также трехлетнюю гарантию на планер и годовую гарантию на авионику.

Производство самолета закончилось в 1985 году, и было поставлено 691 воздушных судов. Но наследие этой модели продолжается и сегодня в самолете 560XL (Citation XLS+), который является прямым продолжением Citation 500.

Этот тип также стал первым в семействе Citation, которое теперь включает не только XLS+, но и M2, CJ3+, CJ4 Gen 2, Latitude и Longitude. Всего Textron Aviation поставила 7 831 бизнес-джетов Citation, которые налетали более 40 млн часов.



АВИАУСПЕХ

Авиационное кадровое агентство
№1 в России

Услуги по поиску и подбору
летных экипажей и
авиационных специалистов



+7 (495) 507 30 98 www.avia-uspeh.ru

Первый вертолетный двигатель работает на 100% экологически чистом топливе

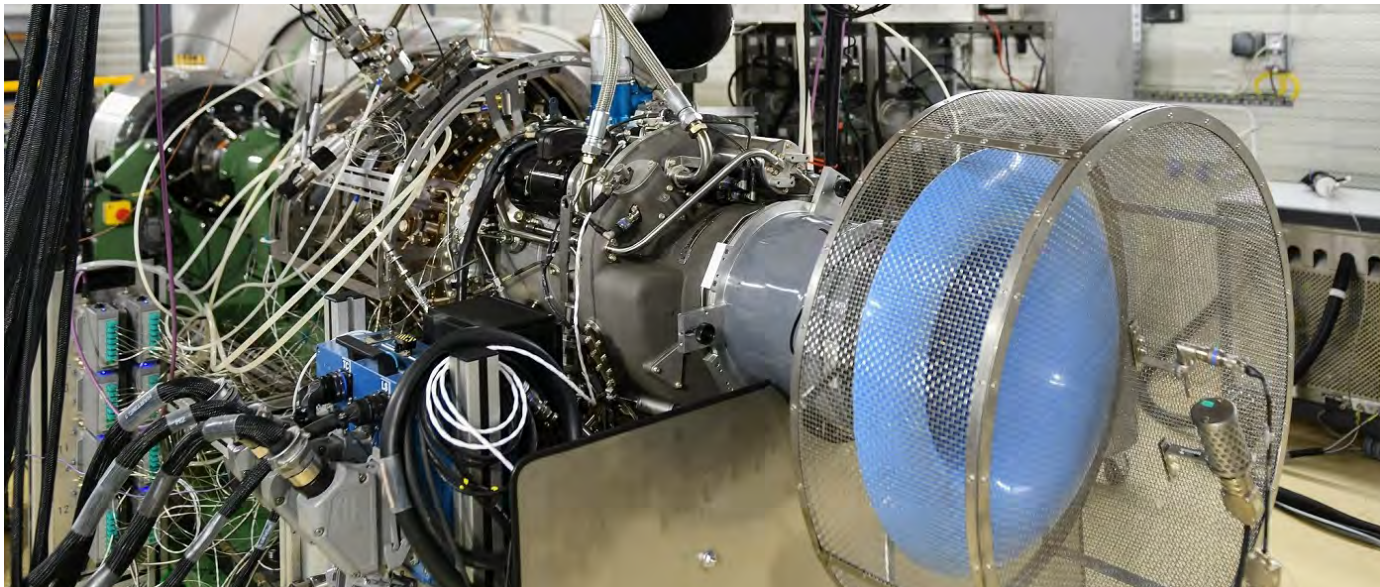
Safran Helicopter Engines впервые в мире на своем предприятии в Бордес (Атлантические Пиренеи, Франция) провела испытания вертолетного двигателя при работе на 100% экологически чистом авиационном топливе (SAF).

Во время испытания силовая установка Makila 2 работала на биотопливе, произведенном TotalEnergies из остатков и отходов экономики замкнутого цикла, в частности использованного растительного масла.

Теперь в рамках испытательной кампании будет оцениваться эксплуатационное воздействие на вертолетный двигатель применение только SAF. Для этого будет использоваться специальный объект Safran Tech, известный как «Bearcat» (Banc d'Essai Avancé pour la Recherche en Combustion et Aérothermique des Turbomachines), передовой испытательный стенд сгорания и аэротермодинамики агрегатов турбомашин.

Франк Саудо, генеральный директор Safran Helicopter Engines, говорит: «После первого полета спасательного вертолета с использованием 40% SAF в июне и постепенного внедрения такого топлива для испытаний двигателей на наших объектах, теперь мы делаем новый шаг к использованию топлива, произведенного полностью из возобновляемых источников. Эти испытания являются ключевым шагом в реализации будущих испытательных полетов с нашими вертолетными партнерами. Расширяя использование экологически чистых видов топлива операторами вертолетов и на наших предприятиях, мы значительно сократим выбросы CO₂ на протяжении всего жизненного цикла нашей продукции».

Двигатели Safran уже сертифицированы для работы на топливе с содержанием SAF до 50%. При 100%-ном SAF меньший углеродный след этих видов топлива сокращает выбросы CO₂ до 80%.



EUROPEAN ROTORS | THE VTOL SHOW AND SAFETY CONFERENCE

IF YOU ARE ROTORS WE GOT IT!

Nov 16 - 18
Cologne | Germany

www.europeanrotors.eu

BE PART OF IT

Textron Aviation начинает установку Pro Line Fusion на CJ2+

Компания Textron Aviation недавно завершила первые две установки авионики Pro Line Fusion с сенсорным экраном от Collins Aerospace на бизнес-джетах Cessna Citation CJ2+.

Монтаж авионики последовал за одобрением FAA в марте дополнительного сертификата Collins Aerospace. Работы были выполнены в сервисных центрах Textron Aviation в Северной Америке.

Pro Line Fusion заменяет оригинальную авионику Pro Line 21, установленную в CJ2+. Новое оборудование имеет с три 14,1-дюймовых сенсорных дисплея в альбомном формате, систему синтетического зрения

и расширенные функции осевой разметки взлетно-посадочной полосы. В качестве последующей модификации к одобрению STC 2017 года для Fusion в CJ2+ новая система для CJ2+ также включает интегрированные V-скорости, датчик топлива, прогнозные характеристики и связь между контроллером и пилотом по линии передачи данных (CPDLC).

«Мы стремимся поддерживать наших клиентов в течение всего срока службы их самолетов», - сказал старший вице-президент Textron Aviation по поддержке клиентов Брайан Рохлофф. «Это включает предоставление ресурсов, необходимых для поддержания их самолетов в эксплуатации».



FBOEXPERIENCE.COM

PROMOTING FBO EXCELLENCE

Volato выбрал HondaJet Elite S

Volato, новый провайдер в сфере чартерного долевого владения самолетами, запустил проект на самолетах HondaJet Elite S. Компания из Атланты получила свой первый джет в начале этого месяца и уже продала доли в нем. Еще один HondaJet пополнит свой флот в декабре, и, по словам главного стратега Volato Фила Майклза, компания рассчитывает получить остаток своего заказа на 10 самолетов к концу 2022 года, сообщает AIN.

Салоны HondaJet Elite S располагают к комфортным перелетам: кожаные сиденья, аудиосистема с объемным звуком, полный камбуз с кофеваркой для свежего кофе. В полете предлагаются легкие закуски и шампанское. Volato управляет всем техническим обслуживанием самолетов, сборами, а клиенты просто планируют полеты через приложение компании.

В дополнение к пятилетним пакетам владения, варьирующимся от 1/16 доли (\$350 тыс.) до целого самолета, компания предлагает полеты всего за \$2450 в час, включая топливо, а владельцы могут зарабатывать до \$1250 в час на рейсах «сторонних пассажиров». Компания также планирует выпускать карточный продукт Jet Card и предлагать специально подобранные комплексные пакеты «Jet Experience».

«Как оператор долевого владения самолетами, мы знакомы с решениями, которые владельцы должны принимать перед каждым полетом относительно того, будут ли они использовать свой самолет или будут летать коммерческими рейсами», - сказал соучредитель компании Николас Купер. «Мы преобразуем отрасль с помощью инновационной бизнес-модели, которая отделяет владение от использования, делая более практичным и финансово эффективным использование частного самолета на большем количестве рейсов».

Beechcraft King Air 360/360ER и 260 сертифицированы EASA

Textron Aviation получил сертификат типа Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA) для своих турбовинтовых самолетов Beechcraft King Air 360/360ER и King Air 260, что позволяет начать поставки клиентам по всему региону.

«Сертификация EASA открывает новую эру для Beechcraft King Air в Европе», - сказал Том Перри, вице-президент по продажам в Европе, на Ближнем Востоке и в Африке. «King Air был предпочтительным турбовинтовым самолетом во всем регионе на протяжении более пяти десятилетий, а новые модели 260 и 360 будут основываться на этой легендарной репутации. Мы внедрили инновационные техноло-

гии нового поколения, которые улучшают качество полета уже проверенного самолета».

В декабре прошлого года американский производитель Textron Aviation представил обновленную турбовинтовую Beechcraft King Air 260 – новейшую модель King Air, получившую почти все те же новые функции, что и King Air 360, который компания из Уичито анонсировала в августе 2020 года.

Сейчас в Европе эксплуатируются более 460 самолетов, половина из которых принадлежит клиентам из Великобритании, Франции и Германии.



ВJET обсудила покупку Falcon 10X

Российская частная авиакомпания ВJET обсудила возможность покупки нового Falcon 10X на 15-й международной выставке деловой авиации RUBAE 2021.

По словам генерального директора ВJET Алексея Бутримова, данный вопрос обсуждался на встрече с Жилем Готье - вице-президентом по продажам французской компании Dassault Aviation, которая занимается производством самолетов бизнес-класса Falcon.

«Мы выстроили план взаимоотношений с компанией Dassault Aviation по вопросам купли-продажи воздушных судов бизнес-класса Falcon и организации их технического обслуживания. Мы также обсудили возможность покупки нового судна Falcon 10X для одного из наших клиентов», - сообщил Алексей Бутримов. Генеральный директор ВJET отметил, что в данный момент его авиакомпания в основном эксплуатирует бизнес-джеты канадской компании Bombardier.

Компания Dassault Aviation на выставке RUBAE 2021 показала сверхдальний самолет Falcon 8X и полно-размерный макет салона широкофюзеляжного Falcon 6X, который проходит заключительную серию летных испытаний, его вывод на рынок ожидается в 2022 году.

Французский производитель с помощью виртуального 3D-тура представил свою флагманскую модель – бизнес-джет Falcon 10X, серийное производство новинки запланировано на 2025 год.

Российская выставка деловой авиации Russian Business Aviation Exhibition (RUBAE) 2021 прошла на территории Центра бизнес-авиации Внуково-3 с 8 по 10 сентября.

EHang завершает тестирование BVLOS в Эстонии

EHang Holdings Limited, ведущая в мире компания, занимающаяся технологической платформой автономных летательных аппаратов («AAV»), объявила о завершении тестовых полетов своего флагманского пассажирского летательного аппарата EHang 216 и логистической модели Falcon Beyond в Эстонии.

Пробные полеты вне прямой видимости (Beyond Visual Line of Sight - BVLOS) для перевозок в аэропорт и доставки посылок в Эстонии выполнялись в рамках проекта Европейского Союза GOF 2.0 по комплексной проверке городского воздушного пространства для демонстрации безопасной, автономной и экологичной городской воздушной мобильности и интеграции беспилотных летательных аппаратов и воздушных такси в пилотируемые операции с управлением воздушным движением и услугами U-space (городского пространства).



Эстонское транспортное управление выдало EHang специальное разрешение на пробные полеты в указанном воздушном пространстве Эстонии до конца 2021 года.

EHang 216 – первое пассажирское воздушное судно AAV, выполнившее испытательные полеты BVLOS в воздушном пространстве Эстонии. Во время живых испытаний EHang 216 совершил летную миссию по сценарию пассажирского VIP-транспорта из аэропорта Тарту в Эстонский музей авиации без пассажиров на борту, чтобы продемонстрировать варианты использования и сценарии eVTOL на внугородских и пригородных рейсах.

Кроме того, транспортная модель EHang Falcon выполнила летную миссию по доставке посылок из аэропорта Тарту до грузового терминала в Эстонском музее авиации, чтобы продемонстрировать варианты использования и сценарии использования беспилотных летательных аппаратов для автоматической доставки посылок в городском пространстве.

Эти пробные полеты относятся к первому этапу в двухлетнем проекте GOF 2.0, в котором основное внимание уделяется входу в определенное воздушное пространство и выходу из него. Испытания демонстрируют, как пилотируемая и беспилотная авиация могут входить и покидать различные типы воздушного пространства, такие как контролируемое / неконтролируемое воздушное пространство и воздушное пространство U-space.

На сегодняшний день EHang провела несколько пробных и демонстрационных полетов своих AAV пассажирского класса в 10 странах Азии, Европы и Северной Америки.

Насколько чистый воздух в салоне частного самолета?

Воздух, которым мы дышим, особенно в замкнутом пространстве, оказывает огромное влияние на наше здоровье и благополучие. Поэтому будет приятно узнать, что во время чартерного рейса на бизнес-джете качество воздуха очень тщательно контролируется, а последние инновации делают его еще чище.

Учитывая закрытое пространство кабины самолета, некоторые люди обеспокоены тем, что оно каким-то образом более склонно удерживать патогены или вирусы, чем более просторное или естественно вентилируемое пространство. Но это не всегда так, особенно в частном самолете.

Как поддерживается качество воздуха в частном самолете?

Существует несколько способов обеспечить высокое качество воздуха в салоне частного самолета, и система вентиляции салона варьируется в зависимости от типа самолета. Но большинство бизнес-джетов можно разделить на две категории – с системами со 100% чистым воздухом или системами с рециркуляцией воздуха.

Ни один из них не обязательно лучше очищает воздух, но у каждого есть свои плюсы и минусы. Некоторые последние модели частных самолетов позволяют переключаться между ними.

Системы 100% свежего воздуха

В этих системах воздух извне постоянно подается

через двигатели, затем сжимается и стерилизуется перед поступлением в кабину. Вентиляционные отверстия и клапаны используются для одновременной вытяжки воздуха из кабины, что обычно приводит к полной замене воздуха в кабине каждые две минуты. Поскольку поступающий воздух постоянно обновляется, циркуляция сводит к минимуму распространение вирусов и бактерий.

Самолеты, в которых используются системы подачи свежего воздуха, включают все модели Gulfstream. Воздух, подаваемый в кабину, проходит через очень высокие давления и температуры, прежде чем охладиться и попасть в кабину, уничтожая загрязнения. В августе 2020 года в ответ на пандемию COVID-10 компания Gulfstream объявила, что сделает воздух в своих самолетах еще чище, разработав систему плазменной ионизации в дополнение к циркуляции свежего воздуха. Эта электронная система испускает положительные и отрицательные ионы кислорода для уничтожения вредных молекул в воздухе и на поверхностях, а также для нейтрализации бактерий, вирусов и запахов. Она будет установлена на всех новых самолетах Gulfstream, а также некоторых моделях, которые производятся в настоящее время или уже снятых с производства: G650ER, G650 и G550.

Другими самолетами с системой 100% свежего воздуха являются, например, некоторые модели Textron Citation Mustang и Citation XLS.

Системы рециркуляции воздуха и фильтры HEPA

Подобно автомобильной системе кондиционирования воздуха, некоторые модели частных самолетов рециркулируют часть воздуха в салоне, что обеспечивает лучший контроль влажности и температуры.



Система рециркуляции воздуха в самолете по-прежнему забирает свежий воздух, но затем смешивает его с воздухом, уже находящимся в салоне, который очищается перед повторным использованием. Пропорция рециркуляции и свежего воздуха может варьироваться от самолета к самолету, как и скорость замены воздуха в салоне.

Некоторые производители частных реактивных самолетов внедрили системы фильтрации HEPA, которые улавливают бактерии, вирусы и другие частицы перед рециркуляцией воздуха. HEPA-фильтр улавливает минимум 99,97% загрязняющих веществ размером 0,3 микрона. Это те же системы фильтрации, которые используются в больницах и других учреждениях, где стерильный воздух является приоритетом.

К моделям частных самолетов с HEPA-фильтром относятся Dassault Falcon 7X/8X, Textron Citation Latitude и Longitude, а также более поздние модели Bombardier Global и Embraer Praetor 500/600. Впрочем, этот список не исчерпывающий - многие другие модели самолетов могут быть оснащены фильтром HEPA.

Воздух в частном самолете чище, чем на регулярном рейсе?

Большинство авиалайнеров также используют HEPA-фильтр в системе рециркуляции, поэтому частные самолеты не обязательно имеют более совершенную систему фильтрации воздуха, чем коммерческие авиалайнеры, но они предлагают более стерильную среду.

Даже с максимально чистым воздухом на рейсе авиакомпании гораздо труднее контролировать воздей-

ствие вирусов или других патогенов, поскольку вы находитесь в непосредственной близости от многих других людей - как в самом самолете, так и в аэропорту.

Из-за большого количества людей на борту и времени в полете, также значительно труднее поддерживать стерильность наиболее часто используемых зон в салоне, таких как столики для подносов, дверные ручки и спинки сидений. Таким образом, вирусы

легче передаются «из рук в руки».

На частном самолете вы летите только со своими близкими людьми в частном салоне, поэтому значительно сокращается воздействие как на других людей, так и на точки соприкосновения, в том числе в аэропорту, когда вы используете частный терминал. Оператору и экипажу также намного проще контролировать, как очищается частный самолет между и во время полета.



Mark Berryman Design: создание интерьера BBJ MAX не только новые задачи, но и новые возможности

Семейство BBJ MAX обеспечивает заказчикам бизнес-джетов Boeing оптимальную комбинацию просторного салона, комфорта и дальности полета. Площадь салона BBJ MAX более чем в три раза превышает площадь салона большинства конкурирующих моделей. Дальность полета бизнес-джета составляет 12 960 км. Семейство BBJ MAX обеспечивает

заказчикам уникальные возможности кастомизации интерьера. Возможности дизайна и индивидуального оснащения салона практически неограниченны и способны удовлетворить заказчиков с самым изысканным вкусом и особыми требованиями.

Сегодня мы расскажем вам о новом проекте Mark

Berryman Design. Проработав одиннадцать лет в ведущих британских дизайн-студиях и приняв участие в создании более чем двадцати пяти яхт и десятка проектов на суше, Марк Берриман в 2007 году открыл собственное дизайнерское агентство Mark Berryman Design.

А на фоне постоянно развивающегося чартерного рынка непредвзятый образ мышления Марка Берримана сделал его пионером отрасли. Берриман, как правило, не обращает внимания на тренды в интерьерах яхт, стремясь отличаться от конкурентов. Его источник вдохновения — Азия, особенно Япония, где чувство покоя — как в интерьере, так и в садах — способно переместить вас в другое измерение. А его любовь к датской мебели, в частности, Hans Wegner, объясняется ее чистыми линиями и использованием натуральных материалов. Объединив все свои источники вдохновения, он разработал новый подход к дизайну, создавая спокойный интерьер и используя комплексное озеленение в помещениях. Он добавляет пространству ощущения жизни и мягкости. Проектирование интерьера частного самолета и яхты в чем-то схожи, однако масштабы, материалы и функционал частного самолета дали разработчику нового интерьера BBJ 737-7 — компании Mark Berryman Design — не только новые задачи, но и новые возможности.

Интерьер создан в современном стиле с едва уловимыми азиатскими акцентами. Специалисты Mark Berryman Design применили этот подход к созданию интерьера BBJ 737-7 и разработали две концепции: для частного самолета и для воздушного судна сегмента деловой авиации. Обе вариации имеют общие черты, однако отличаются планировкой, чтобы понравиться разным типам владельцев и соответствовать их требованиям в полете.



Нейтральная цветовая гамма и выбор материалов усиливают ощущение комфорта и естественности. Дизайн салона BBJ от Mark Berryman Design создает ощущение уюта и роскоши без излишней напыщенности или перегруженности. Такой подход вкупе с функциональностью существенно отличают данное предложение от альтернативных концепций, доступных на рынке.

Планировка BBJ 737-7 для частного использования подразумевает зонирование в противовес более открытой планировке. Площадь салона в 82 кв.м. с шириной 3,5 метра позволяет сделать такое зонирование гармоничным. При таком подходе владельцу

и его гостям комфортнее путешествовать на дальние расстояния.

Салон включает входной холл, спальные места для восьми пассажиров и апартаменты владельца, состоящие из кабинета, спальни и ванной комнаты. Можно также добавить в дизайн интерьера элементы искусства, что даст ощущение скорее домашней обстановки, чем салона самолета.

Концепция воздушного судна для деловой авиации подразумевает расширение пространства для офисной зоны. Салон BBJ 737-7 для корпоративных клиентов от Mark Berryman Design включает в себя

просторный холл, оснащенный индивидуальными рабочими местами для двенадцати человек, встроенные принтеры. Эта зона также может быть преобразована в спальные места.

В задней части салона расположено более частное совмещенное пространство для сна и работы, подходит либо для пары, либо для двоих топ-менеджеров. Дизайн интерьера очень расслабляет, нет кричащих элементов и цветов. Стильный, мягкий и элегантный – вот как можно описать дизайн-стилистику бизнес-джета для корпоративных клиентов. Основное отличие в том, что перелет на борту самолета деловой авиации позволяет сосредоточиться на работе во время поездки.



Чартерные операторы Великобритании жалуются на изменения после Brexit

Во время сессии на конференции Air Charter Expo (ACE) 14 сентября в лондонском аэропорту Биггин Хилл представители чартерной отрасли Великобритании выразили сожаление по поводу выхода страны из Европейского Союза (ЕС). В соответствии с условиями Brexit с января 2021 британским операторам необходимо получать разрешения от конкретной страны на чартерные рейсы в ЕС.

«Система разрешений стала кошмаром, а январь был худшим месяцем в моей карьере», - сказал участникам ACE Дэвид Лейси из британского чартерного оператора RVL Group. С тех пор ситуация несколько улучшилась, поскольку в настоящее время действуют некоторые механизмы блок-разрешений для таких стран, как Франция, Ирландия и Италия.

«Но для других стран это было безумием», - пожаловался Лейси. «Нам пришлось работать с договоренностями, вытекающими из двустороннего соглашения,

восходящего к 1956 году. С января мы смогли совершить только один внутриевропейский рейс (для работы по логистике, связанной с Covid). Раньше мы совершали такие полеты все время (до Brexit), и хотя сейчас немного лучше, мы ни в коем случае не в той ситуации, в которой хотели бы быть».

Марк Босли, главный переговорщик по воздушным перевозкам с Министерством транспорта Великобритании (DfT), сказал, что чартерные компании не могут рассчитывать на то, что они будут работать как до Brexit. «Правила изменились, теперь в ЕС вас считают иностранным оператором».

Однако он отметил, что правительство Великобритании «прилагает все усилия», чтобы облегчить операционное бремя посредством двусторонних соглашений с каждой из 27 стран-членов ЕС. На данный момент DfT подписало меморандум о взаимопонимании (MOU) с 15 странами, включая Францию, Германию, Бельгию и Нидерланды, о предоставлении прав пятой свободы для грузовых операций, сказал Босли. Он ожидает, что до конца года будет подписано больше меморандумов о взаимопонимании.

Управление гражданской авиации Великобритании (CAA) также обеспечило более 200 блок-разрешений для нерегулярных пассажирских операторов Великобритании из 27 стран ЕС, которые предоставляют права третьей и четвертой свободы в/из ЕС. Это серьезное достижение для регулятора, который после окончания переходного периода Brexit 31 декабря стал единственной страной, предлагающей такой гибкий механизм. Продление трехмесячного разрешения 1 апреля было обусловлено взаимной договоренностью со странами ЕС.

«Великобритания намного опередила рынок с этими

блок-разрешениями. К сожалению, многие страны ЕС не спешили последовать этому соглашению», - сказал Бернхард Фрагнер, основатель и исполнительный директор австрийской чартерной компании GlobeAir. «После сильного давления со стороны 20 австрийских эксплуатантов наше управление гражданской авиации было вынуждено заключить к концу марта взаимную договоренность с эксплуатантами Великобритании». Фрагнер сообщил, что с января GlobeAir выполнила более 1600 рейсов в Великобританию, «и теперь мы привыкаем к новой системе».

Взгляд Фрагнера был поддержан Ли Вествудом, операционным директором Luxaviation UK, но он указал на необходимость более плавного и упорядоченного процесса получения разрешений. «Получить разрешения в очень короткие сроки может быть сложно, поскольку некоторые страны настаивают на том, чтобы время согласования составляло дни, а не часы», - сказал он. Учитывая, что наиболее сильными сторонами деловой авиации являются удобство и гибкость, такие ситуации «очень разочаровывают, вынуждая нас отказываться от рейсов», сказал Вествуд.

Он также отметил, что некоторые страны «по-разному интерпретируют правила и могут быть негибкими», выделив Грецию: «Она отказывает в доступе на свои острова самолетам, зарегистрированным в Великобритании в рамках третьей и четвертой свобод, что невероятно разочаровывает в летние месяцы».

Марк Босли признал обеспокоенность Вествуда и сказал, что, хотя «простого решения» нет, DfT, посредством регулярных контактов со странами-членами ЕС, «будет стремиться решить эти проблемы».



Спрос в Европе и США достиг новых максимумов

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, трафик деловой авиации в первые две недели сентября вырос на 25% по сравнению с сентябрем 2020 года и на 7% относительно сентября 2019 года. Почти половина из 183 000 рейсов бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов, выполненных с начала года, пришлась на некоммерческие летные отделы, частные и корпоративные, которые все еще немного менее загружены, чем два года назад.

Компании по управлению воздушными судами, совмещающие частные и чартерные операции, летают на 9% выше уровня, предшествующего пандемии, в

то время как сегменты долевого владения и чартерных перелетов выросли почти на 20% по сравнению с тем же периодом двухлетней давности. Рейсы регулярных авиакомпаний в этом месяце на 46% ниже, чем в 2019 году, что незначительно лучше уровня прошлого года по сравнению с 2019. Общий трафик бизнес-авиации с начала года сейчас на уровне 2019 года, увеличившись в сегменте бизнес-джетов на 3%.

Северная Америка

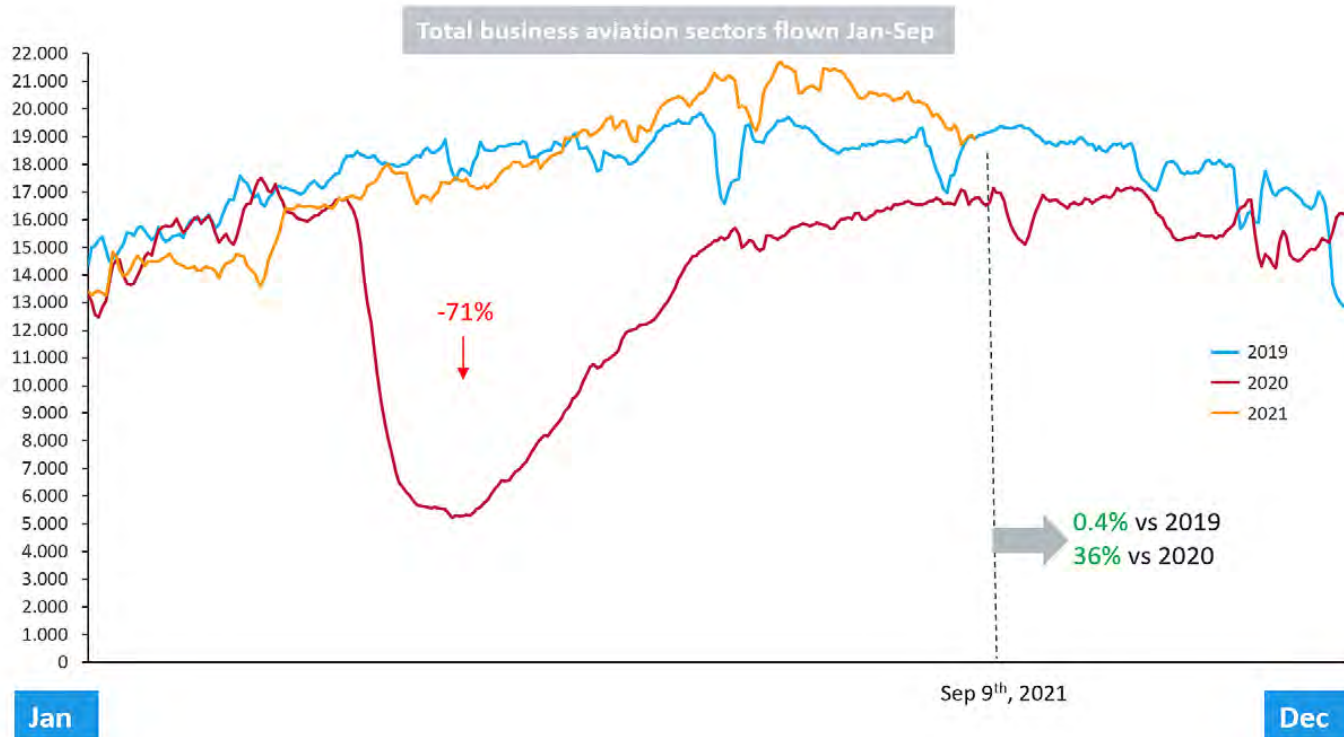
На североамериканском рынке по-прежнему наблюдается рекордно высокая активность бизнес-джетов,

при этом в сентябре зафиксирован рост трафика на 7%. Операторы с программными продуктами, в том числе такие лидеры рынка, как Netjets, VistaJet, Wheels Up, Flexjet, задают темп – по крайней мере на 20% активнее, чем в сентябре 2019 года.

92% летных часов в регионе приходится на рынок США, при этом налет на 12% больше, чем в сентябре 2019 года. В этом месяце налет в Канаде сократился на 22% по сравнению с 2019 годом, в Мексике – на 44%. На островах Теркс и Кайкос наблюдается значительный рост числа прибытий: в этом месяце их число увеличилось на 76%.

Другими горячими точками Северной и Центральной Америки, которые легко побили предыдущие рекорды по активности бизнес-джетов, стали Белиз, Гондурас, Британские Виргинские острова и Барбадос.

Сохраняющиеся ограничения на въезд в Соединенные Штаты из-за рубежа и недавние опасения по поводу штамма Delta не остановили резкого восстановления активности бизнес-джетов в США. Спрос на бизнес-джеты в Калифорнии снова растет, трафик увеличивается на 11%, налет – на 14%. То же самое с ростом продаж топлива Jet A1, что свидетельствует о восстановлении активности более крупных самолетов и более дальних полетов. Во Флориде, где спрос на бизнес-джеты сохранялся весь год, сейчас наблюдается еще больший рост: количество вылетов в этом месяце выросло более чем на 50% по сравнению с двумя годами ранее. Колорадо – четвертый по загруженности штат, количество рейсов в этом месяце превысило норму на 19%. В Нью-Йорке меньше рейсов, но спрос вырос на 24% по сравнению с сентябрем 2019 года. Среди других штатов с большим ростом в сентябре – Аризона, Южная Каролина и Джорджия.



Рейсы бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов с начала года до сентября 2021 года, по сравнению с 2020 и 2019 гг.

Европа

В Европе в сентябре текущего года не наблюдается никаких признаков замедления темпов роста, несмотря на окончание летних отпусков, что обычно характеризуется спадом пиковой активности. Рейсы бизнес-джетов выросли более чем на 25% по сравнению с первой половиной сентября 2019 года.

Во всех сегментах бизнес-джетов, за исключением корпоративных бизнес-лайнеров, наблюдается более высокая активность, чем два года назад, причем даже сверхдальние бизнес-джеты, простаивавшие большую часть пандемии, увеличили трафик на 25% и налет на 15%. Сверхлегкие бизнес-джеты занимают почти 10% всех рейсов джетов, выполненных в этом месяце, и имеют тенденцию к росту на 46% по сравнению с сентябрем 2019 года. Среднее расстояние полета бизнес-джетов в Европе в этом месяце составляет 535 морских миль.

Хорватия, кажется, является выдающейся европейской точкой для прилета бизнес-джетов, где уровень сентября 2019 года превышен на 107%.

Азия

В Азии значительный рост активности бизнес-джетов в этом году распространился на сентябрь, трафик вырос на 11% по сравнению с двумя годами ранее. Напротив, существует давний дефицит налета, который в этом месяце снизился на 5%, что немного лучше по сравнению со спадом на 7% с начала этого года относительно 2019. Более короткие рейсы, с очень небольшим количеством международных поездок, также склоняют клиентов к более легким самолетам. Расход топлива Jet A1 в Азии в этом году снизился на 20% по сравнению с 2019 годом. Региональные различия являются резкими, с ростом полетов и налета в Южной и Центральной Азии. В Восточной Азии и особенно в Юго-Восточной Азии наблюдалось самое слабое восстановление, соответственно, отставание в полетах на 5% и 15% соответственно. Трафик бизнес-джетов в Китае и Гонконге в этом году увеличился на 6% по сравнению с 2019 годом, но налет сократился на 19%.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Сохранение рекордного спроса на бизнес-джеты в Европе и США после обычного окончания летнего сезона и несмотря на сохраняющиеся опасения по поводу вируса, предполагает, что всплеск спроса сохранится и в четвертом квартале 2021 года. Возможно, руководители компаний сейчас увеличивают высокий спрос на частные полеты для отдыха и образа жизни, и пока мало признаков того, что регулярные авиакомпании близки к восстановлению. Непосредственный вопрос заключается в том, в какой момент мы достигнем потолка с точки зрения доступных самолетов для чартеров».



Активность бизнес-джетов в Юго-Восточной Азии в сентябре 2021 года

Bombardier запускает Challenger 3500

Во вторник компания Bombardier представила обновленный бизнес-джет серии Challenger 300/350, обозначение которого привели в соответствие с семейством Global. Также самолет заимствовал некоторые из функций салона Global 7500 и получил новое оборудование.

Компания заявила, что Challenger 3500, представленный во время мероприятия в Монреале, на котором был показан макет в бронзово-золотой окраске, использовавшейся во время запуска Global 5500/6500, основан на модели 350 и в конечном итоге заменит

его на производственной линии. Challenger 3500 сохранит двигатели, авионику и характеристики своего предшественника. Но новый автомат тяги упростит управление и нагрузку на пилотов.

Президент и главный исполнительный директор Bombardier Эрик Мартель сказал, что Challenger 3500 «обладает всеми наиболее популярными элементами платформы Challenger – впечатляющими характеристиками, стабильной надежностью, исключительной плавностью полета – при этом улучшая впечатления от салона у наших клиентов».



Модель 3500, которая будет доступна во второй половине 2022 года и будет предлагаться по той же прейскурантной цене в \$26,7 млн, что и Challenger 350, получит такие функции, как голосовое управление в салоне и беспроводную зарядку. В компании заявили, что Bombardier применила целостный подход к салону с учетом комфорта пассажира, благополучия, стиля и экологичности.

«Мы хотели убедиться, что внедрили множество новейших технологий, которые люди ожидают в наши дни в своих автомобилях и домах – например, беспроводную зарядку», – сказал Лоуренс Касиа, менеджер по промышленному дизайну и инновациям в салоне. «Многие удобства становятся ожидаемыми, но все еще редки в деловых самолетах. Итак, мы представляем множество из этих функций. И мы действительно хотели подчеркнуть комфорт, но не только ради комфорта, но и из соображений продуктивности». По его словам, этот подход особенно важен для «концептуальных» покупателей – не владельцев авиапарков, а также для новых покупателей, приходящих на рынок.

Для комфорта Bombardier использует в Challenger 3500 свои фирменные кресла Nuage – впервые представленные в Global 7500, а затем в Global 5500 и 6500, но спроектированные так, чтобы соответствовать салону суперсреднего класса. В них используется запатентованная система наклона, обеспечивающая глубокое откидывание для дополнительного комфорта, а также «плавающее основание» для удобства перемещения и наклонный подголовник.

Предлагаемые конфигурации с четырьмя двухместными клубами или с дополнительным диваном, заменяющим два сиденья, кресла в Challenger 3500 имеют очертания, лишенные «квадратного» вида,

присущие традиционным сиденьям бизнес-джетов, и обеспечивают ощущение более широких проходов. Кресла также имеют форму, позволяющую пассажиру подгибать ноги, что является более естественным подходом для сидения пассажиров.

Bombardier модернизировал передний камбуз, добавив такие функции, как прозрачный холодильник для вина и держатель для хрусталя. Рабочее пространство было изменено, чтобы установить большую кофемашину вместе с духовкой, которую можно спрятать за дверцей. Кроме того, новые ящики получили функцию плавного закрывания.

Система управления салоном включает в себя новые возможности, такие как голосовое управление всем,

от освещения до звука и мультимедиа, которые могут воспроизводиться на 24-дюймовых 4K дисплеях. Голосовая активация работает через приложение CMS на персональных устройствах пассажиров. Между тем, площадки для беспроводной зарядки встроены в боковые выступы, прилегающие к креслам.

Кроме того, Bombardier внедрила подход к звуковой системе, заимствованный у Global 7500, который включает элементы управления, обеспечивающие зону наилучшего восприятия звука, оптимизированную для места, где сидит пассажир.

Что касается самочувствия пассажиров, то Bombardier снижает высоту в кабине на 2000 футов до 4850 футов на эшелоне FL410, что означает улучшение на 31%. Это было достигнуто путем анализа техни-

ческих материалов и испытаний, а также усиления обшивки.

В вопросе экологичности Challenger 3500 получил полную декларацию экологической продукции для самолетов (EPD), которая стала для канадского производителя второй. Bombardier получила свой первоначальный EPD для Global 7500 в июне 2020 года, став первой компанией в бизнес-авиации. Подтвержденный третьей стороной по международным стандартам ISO, EPD раскрывает подробную экологическую информацию о жизненном цикле продукта, такую как выбросы CO₂, шум, потребление воды и другие ключевые показатели воздействия на окружающую среду. Летные испытания новейшей кабины Challenger 3500 показали отсутствие выбросов углерода за счет использования экологически безопасного авиационного топлива и компенсации выбросов углерода.

Bombardier также предлагает эко-приложение для Challenger 3500, разработанное SITA, чтобы дать возможность летным экипажам оптимизировать планы полета и снизить расход топлива. Приложение будет использовать данные блока мониторинга состояния самолета, который входит в стандартную комплектацию самолета.

Challenger 3500 сохранит ряд усовершенствований, которые Bombardier внесла в Challenger 350 с момента его появления на рынке в 2014 году. Это включает в себя двухслойную изоляцию для более тихой кабины, проекционный дисплей для пилотов и систему улучшенного видения, пакет производительности, который позволял самолету пролетать на 1500 морских миль дальше с коротких взлетно-посадочных полос, и возможность связи в Ка-диапазоне.



Джет-шеринг глазами пассажира

Нынешние реалии нашей жизни таковы, что вокруг сплошные ограничения. Они касаются многих аспектов и вызывают явный дискомфорт. Но главная «несвобода» для многих моих друзей — отсутствие возможности полноценного передвижения, к которому все привыкли.

Пандемия обрушила мировую авиацию, и лишь бизнес-авиация стала своеобразной палочкой-выручалочкой для определенной категории путешественников, которые, вопреки сложной ситуации,

все-таки стараются не изменять своим привычкам, получая стопроцентный драйв от насыщенной событиями жизни.

В прошлом году на наш рынок буквально ворвался совершенно новый тренд — джет-шеринг, или, простым языком, покресельная продажа мест на самолет бизнес-класса. Он не просто ворвался, он стал действительно популярным и востребованным, а во времена пандемии — чуть ли не единственным способом добраться до европейских (и не только) горо-

дов с комфортом, учитывая, что воздушное сообщение со Старым Светом практически парализовано. Многие спрашивают, а что же это такое джет-шеринг, насколько просто действительно улететь в Европу, и кто может себе это позволить? BizavNews много писал по этой теме, но то были лишь теоретические размышления, пора «разобраться» с этим трендом на собственном опыте. Свою идею я (Дмитрий Петрович) озвучил нашим старинным друзьям и партнерам из GetJet, и они с радостью согласились мне помочь. Позвольте рассказать про наш рейс исключительно с точки зрения пассажира.

Подготовка

Первое, что стоит отметить — у GetJet очень серьезно поставлена работа с клиентом. После того, как вы зарегистрировались в приложении компании и создали личный кабинет, вы отправляете заявку на рейс и производите оплату. Все, теперь вы владеете всей информацией по своему будущему полету, которая обновляется в режиме онлайн. Вам доступны опции выбора кейтеринга, трансфера, вы даже знаете бортовой номер своего самолета. Параллельно работу с вами ведет персональный менеджер через WhatsApp, где он по мере необходимости запросит все необходимые для перелета документы. В случае возникновения каких-либо дополнительных вопросов вы получите консультацию в любое время дня и очень оперативно. Это не просто похвала компании, это очень серьезный момент. Дело в том, что в разных европейских странах свои своды документов, по которым можно въехать в эти государства. И они очень разнятся. Даже бывалые путешественники могут растеряться, и здесь помощь специалистов GetJet просто необходима. Каюсь, несмотря на то, что путешествую много, у меня возникло несколько вопросов, и без консультаций не обошлось. В итоге, прежде



чем лечь спать перед вылетом, я получил в личном кабинете полный отчет о предстоящем перелете и со спокойной душой заснул.

Аэропорт

Мы выбрали рейс Москва — Генуя, чтобы дальше путешествовать в Ниццу. Почему такой выбор? Сейчас чуть ли не единственная возможность для путешествующих на Лазурный Берег — это итальянская Генуя, где еще пока доступно оформление транзита во Францию. Но об этом позже.

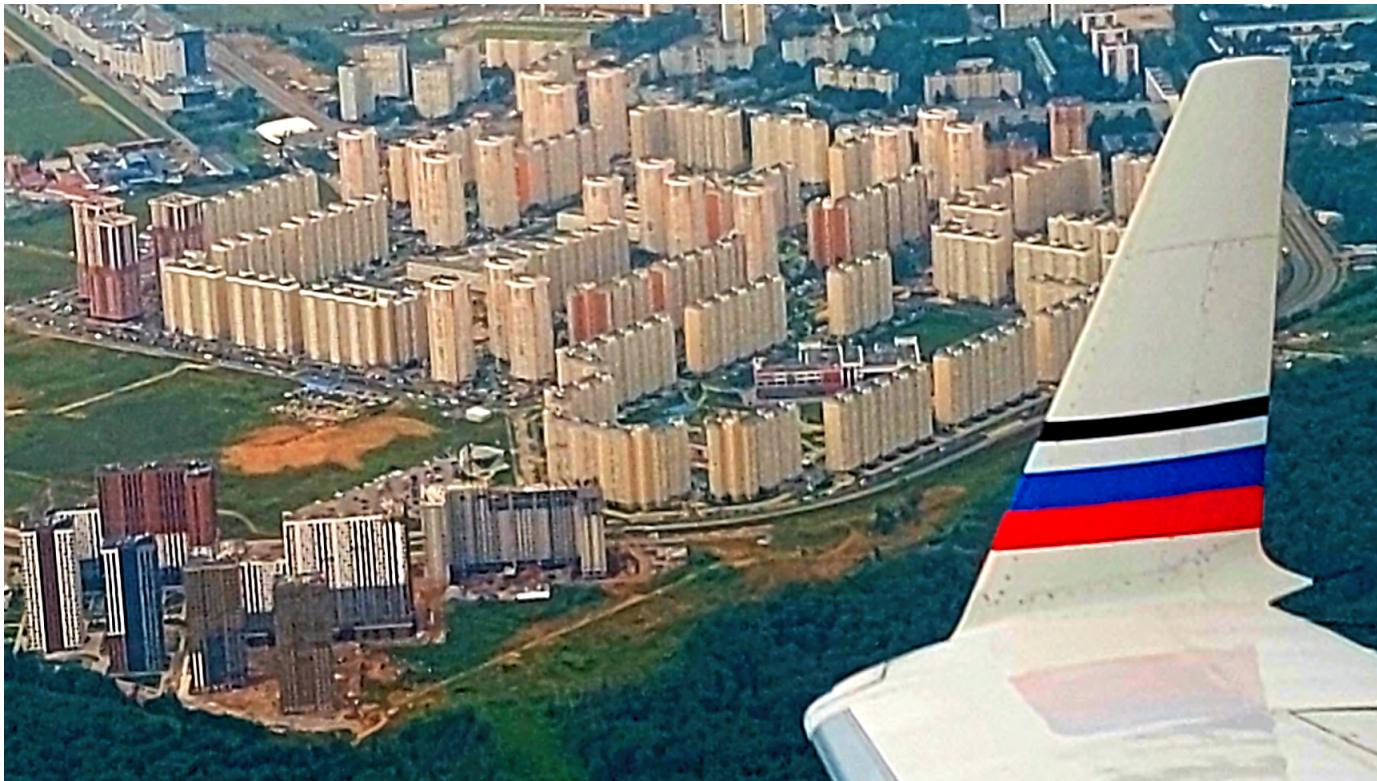
Наш вылет назначен на 10:30 из «Внуково-3». В принципе, пассажир может приехать всего за 50 минут до вылета, но я все же решил посмотреть, как осуществляется работа GetJet в аэропорту. За два часа до вылета сотрудники компании уже встречают всех в зале ожидания VIP-терминала, хотя на рейс заявлено всего 12 человек. Даже если вы забыли какие-либо документы, за исключением паспорта, конечно, вам выдадут дубликаты: анкеты, ПЦР-тесты. Далее происходит обычная регистрация пассажиров и багажа на рейс с выдачей посадочного талона. Пограничные и таможенные формальности занимают всего несколько минут. И вот вы уже в стерильной

зоне в ожидании комфортабельного трансфера на борт самолета. Еще пять минут, и вас уже встречают на трапе очаровательные стюардессы и командир воздушного судна. Сегодня мы летим на 12-местном Bombardier Challenger 850 мальтийской компании AirX.

Перед вылетом

Bombardier Challenger 850 многие считают настоящей «рабочей лошадкой» деловой авиации. Весьма вместительный салон и багажное отделение вкупе с отличной дальностью полета дают этому самолету определенные козыри перед «одноклассниками». Как мне кажется, компоновка салона в самолете оптимальна для джет-шеринга. Объясню почему. Как правило, пассажиры джет-шеринга — это небольшие компании друзей, будь то семья или деловые партнеры. А значит, сидеть во время многочасового полета им желательно вместе. В Challenger 850 есть клуб на четыре персоны и диван на три человека. Остальные места рассчитаны так, чтобы пассажиры сидели друг напротив друга. Очень удобно. Что еще сразу бросилось в глаза — очень удобные кресла, они трансформируются в различные положения. Можно не только вздремнуть, но и очень хорошо выспаться. На борту самолета есть система Airshow, возможность просмотра мультимедийного контента и подзарядки гаджетов. В заднем салоне расположена туалетная комната, сопоставимая с уровнем пятизвездочного отеля.

Итак, в полете нас будут обслуживать две стюардессы. Почему две, узнаете позже. Перед вылетом традиционно нас проинструктировали по вопросам безопасности, предложили шампанского, и наш бизнес-джет начал плавное движение в сторону взлетно-посадочной полосы.



Полет

Через пару минут командир доложил, что нам разреши взлет. Резвому Challenger 850 хватило для разбега лишь трети полосы, и вот уже микрорайоны и небоскребы Москвы превращаются в своего рода сказочные удивительные миниатюры, которыми хочется любоваться бесконечно. Наш курс — на запад. Время в пути составит менее 4 часов (если быть точным, то 3,5 часа). В этот день погода не особо ба-



ловала нас красивыми пейзажами, и через 10 минут мы вошли в тотальную облачность, которая закончилась лишь при подлете к Австрии. И именно здесь нам открылись чарующие виды Альп, которые позже сменились сладкими пейзажами Лигурийского моря.

Сразу после взлета очаровательные хозяйки нашего самолета предложили обед, который уже включен в стоимость. Я много летал на бизнес-джетах и могу сравнить кейтеринг у разных операторов, но здесь я был просто в восторге. Сложилось впечатление, что меня пригласили в ресторан. На выбор было представлено три авторских салата, огромное количество закусок, горячие блюда (рыба, мясо, птица), множество десертов и разнообразный элитный алкоголь с прохладительными напитками. И всю эту красоту делает Jet Catering. И снова я был удивлен: подача еды просто бесподобная — шикарная фарфоровая посуда и мастерская сервировка. Порции огромные, все великолепно оформлено, а про вкус я вообще не говорю. Именно поэтому наш рейс обслуживали две бортпроводницы, одной было бы очень сложно сервировать и обслужить всех пассажиров.

Многие скептики утверждают, что постоянному пользователю услуг деловой авиации будет сложно интегрироваться в рейс, на котором летят незнакомые пассажиры. Я думаю, что в этом есть доля правды, но это характерно, скорее, для владельцев воздушных судов. Все-таки пассажиры джет-шеринга — это люди больше привыкшие летать в бизнес-классе регулярных авиакомпаний или на джетах начального уровня. В нашем случае никакого дискомфорта не ощущалось, напротив, после пары часов полета получилось даже завязать разговор. В общем, атмосфера была очень комфортной. Мои соседи-американцы летели в Италию после командировки из России. Их очаровательный мопс стал настоящим любимцем

всех пассажиров, несмотря на весьма суетливый характер: это скорее веселило, но никак не раздражало. Соседи рассказывали, как им понравилось в России, и они рассчитывают в скором времени обязательно вернуться вновь. Еще одна семейная пара летела на свадьбу друга, девушка-студентка летела проведать родителей, а еще пара пассажиров — просто отдыхать. Еще раз повторю, что атмосфера была очень дружелюбной.

Между тем наш полет подходил к концу. Я несколько раз заходил в кабину пилотов, где мы перебрасывались своими впечатлениями от красот мест, над которыми мы пролетали. Я им рассказал, как самостоятельно сажусь в Инсбрук, который мы только что пролетели, они делились впечатлениями от России, где часто бывают. И еще один приятный пусячок — кабина пилотов всегда открыта. И вот уже показалась береговая линия Лигурии, и мы начали снижение.

Генуя встретила нас традиционной солнечной погодой. Aeroporto di Genova-Cristoforo Colombo (GOA/LIMJ) — очень живописный и построен на искусственном полуострове, в 6 км от центра города. Мы зарулили на стоянку для бизнес-джетов, и через пару минут нам был подан автобус.

В аэропорту

В скором времени мы уже были в терминале, где нас ожидал супервайзер. Багаж уже был отправлен на скрининг, а мы остались в ожидании общения с итальянскими пограничниками. Они были очень милы, добродушны и очень много шутили. Процесс прохождения границы был формальным, и на каждого пассажира потребовалось не более двух минут. Всё, мы в Италии.

Здесь мы прощаемся с нашими новыми знакомыми, так как у каждого пассажира свой персональный VIP-транспорт, который доставит в их места назначения. Сразу же после выхода в город меня с табличкой ждал мой водитель Даниэль. Настоящий итальянец, с присущим им чувством юмора. Наша дорога занимала полтора часа, и мы сразу договорились особо не спешить, делая остановки на перекуры и кофе. Поездка в Ниццу на машине — отличный вариант путешествия: дорога проходит вдоль живописного побережья, поэтому красивейшие виды вам обеспечены. Конечно же, через час я уснул и

проснулся практически у входа в отель Crown Plaza. На мой вопрос, как мы проехали границу Италии с Францией, и были ли проблемы, Даниэль ответил в итальянском стиле — «на скорости 80 км/ч».

Ну что же, первая часть моего путешествия окончена. За 8 часов чистого времени я оказался в Ницце. Комфортный перелет, покой для нервов, новые друзья и новый опыт. У вас возникает закономерный вопрос. Сколько все это стоит? Многие провайдеры услуг джет-шеринга утверждают, что стоимость перевозок сопоставима с ценой бизнес-класса. Это

не совсем корректно. Она немного больше, где-то на 20–30%, но есть большое «но». Платя эти деньги, вы получаете готовое решение «под ключ», а самое главное — возможность оказаться там, куда попасть достаточно сложно. Ситуации у людей бывают разные. Многие наши соотечественники ведут бизнес в Европе, у кого-то здесь живут родные и близкие, кто-то здесь учится, а кто-то имеет ВНЖ. Нынешняя ситуация с Covid-19 очень непростая и сложно прогнозируемая, и такая возможность быстро попасть в Европу — на вес золота. Что же касается цены, то пусть ее отрегулирует рынок, он это умеет.



RUBAE, послесловие

Прошло совсем немного времени с момента закрытия RUBAE, а складывается чувство, что трех насыщенных дней так и не хватило. Вдобавок «зловредные» Facebook и Instagram постоянно напоминают о ярких встречах, незабываемых впечатлениях, долгожданных знакомствах и роскошных джетах.

Нынешнюю выставку ждали долго. Тотальный онлайн формат вкупе с серьезными ограничениями на деловые поездки, стали нашей реальностью последние полтора года. И все это на фоне беспрецедентного взрывного роста рынка деловой авиации во всем мире в текущем году. Тем приятнее, что именно московская выставка открыла своего рода календарь мероприятий этого года, представив гостям и участникам максимум из того, что можно было по-

казать в нынешних условиях. Как же приятно идти по перрону и слышать смесь языков. Где-то «льется» красивый французский, немецкие пилоты делятся впечатлениями о погоде и красавице Москве, итальянская делегация живо обсуждает свой Piaggio и красивых русских девушек. И везде на лицах улыбки и прекрасное настроение. Даже погода не внесла свою коррекцию в деловой ритм, только лишь немного поугубила небольшим дождиком.

Да, на RUBAE не смогли участвовать некоторые из тех, кто постоянно привозит в Москву свои самые последние разработки. Но этому есть причины – тревожная обстановка на фоне Covid-19 побудила многих все-таки воздержаться от участия в этом году. Но те, кто смог приехать, остались очень довольны.



Впрочем, представители производителей в частном порядке посетили выставку, и как мне показалось, в тайне позавидовали тем, кто смог все-таки организовать свой прилет в Москву.

Я поговорил со многими экспонентами, которые отметили помимо великолепной организации, именно возможность живого общения. Представляете, подавляющее число гостей именно на RUBAE «развиртуализались». Что же касается гостей выставки, то у меня сложилось устойчивое впечатление, что в этом году они приехали во Внуково-3 «очень предметно». В кулуарах участники отметили, что нынешние покупатели весьма подкованы и отлично разбираются во всех нюансах продуктов, и именно пандемия заставила их вплотную заняться проработкой вопроса покупки воздушных судов. И здесь у них была отличная возможность подобрать себе самолет, как новый, так и со вторичного рынка. Именно на плечи производителей и брокеров легла основная работа на выставке. И выбор был.

И еще одно наблюдение – публика. Куда-то испарилась армия пафосных и дурно ведущих себя случайных посетителей с миллионом «себяшек» и вызывающим поведением. «Шубы в сентябре» и «тонны силикона» похоже уходят в историю. Взамен мы видим исключительно деловую интеллигентную аудиторию, пришедшую на выставку с конкретными целями. Это радует.

На статике в этом году было не так много самолетов, но все-таки часть из них стали своего рода премьерой для широкой публики. Рассказывать о самолетах мы не будем. Все написано и расписано. Хотелось бы остановиться лишь на нескольких. Швейцарский бестселлер Pilatus PC-24 стал главной звездой RUBAE – в течение трех дней он собирал очереди,

которые я не помню с времен «девяностых». Самолет приняли на ура, это было видно по уставшим, но весьма довольным лицам продавцов. PC-24 уже произвел впечатление и вызвал огромный интерес на рынке деловой авиации, когда для него создали совершенно новую категорию самолетов – суперуниверсальный бизнес-джет (SVJ). Это произошло благодаря нескольким уникальным техническим особенностям, которыми обладает PC-24. Основываясь на внушительном опыте эксплуатации турбовинтового PC-12, PC-24 также создавался для использования на неподготов-

ленных полосах, таких как грунт, трава и гравий. Для взлета PC-24 нужна полоса длиной всего 856 м при максимальной взлетной массе 8300 кг. Эти выдающиеся характеристики для работы на коротком и неподготовленном летном поле открывают совершенно новый уровень мобильности. Возможность приземляться максимально близко к пункту назначения экономит общее время в пути: PC-24 доступны почти в 2 раза больше аэропортов мира, чем другим бизнес-джетам на рынке.



ArcosJet представил на RUBAE-2021 новый бизнес-джет дальнего класса Global 6500. Сегодня это единственный самолет этой модели в мире, доступный к приобретению и немедленной поставке. Global 6500 – представитель семейства классических «глобалов» и занимает позицию в линейке бизнес-джетов Bombardier непосредственно перед нынешним флагманом компании Global 7500. Семейство бизнес-джетов Bombardier Global сегодня самое популярное в парке владельцев из России и СНГ. При этом ситуация со спросом на них на рынке такова, что поставку нового самолета от производителя нужно ждать не менее года, а предложение на вторичном рынке крайне ограничено. Например, новейших моделей Global 7500, 6500 и 5500 практически нет в открытой продаже.

Порадовал и Dassault Falcon. В этом году компания показала сверхдальний самолет Falcon 8X и макет салона широкофюзеляжного самолета Falcon 6X. Но самое главное – нам удалось узнать детали будущего флагмана 10X. Салон модели 10X, впервые представленной в мае этого года, превосходит по габаритам даже просторный 6X: более 2 м в высоту и 2,70 м в ширину, что делает его самым комфортным и просторным на рынке. Самолет рассчитан на дальность полета до 13 890 км со скоростью 0,925 Маха. Эта вместительная модель сумела сохранить традиционную для Dassault высокую маневренность благодаря передовой технологии цифрового управления полетом и возможности использования даже на коротких ВПП. Это первый бизнес-джет, в котором реализована технология стабилизации, унаследованная от истребителей Dassault – пилоту достаточно нажать всего одну кнопку, чтобы самолет автоматически отрегулировал скорость и ушел на безопасную высоту. В самое ближайшее время мы детально расскажем вам о новом самолете.

Да и реакция Эрика Трапье, председателя совета директоров и генерального директора Dassault Aviation говорит о многом. «Мы рады вновь вернуться в Москву после невероятного успеха сверхдальнемагистральных самолетов Falcon 7X и 8X на рынках России и СНГ. Мы уже открыли прием заказов на Falcon 6X и ожидаем, что этот самолет будет столь же успешным среди российских клиентов, как и другие наши модели».

На стенде Airbus также было жарко. Компания представила свой бестселлер Airbus H130, впрочем, присутствие на выставке топ-менеджмента компании еще раз подтвердила значимость RUBAE для европейского производителя. Airbus сейчас как никогда

чувствует себя комфортно на рынке в своем сегменте. «У нас был один из самых сильных результатов за историю ACJ. 2020 год был исключительно устойчивым годом для нашей компании. С точки зрения поставок, в прошлом году в ACJ выполнили план на 100% и продали 12 самолётов, и это рекорд. Соотношение объёма заказов к поставкам составило 2:1! В этом году производитель уже заключил два новых контракта и поставил три самолёта: два семейства ACJ320 и один ACJ350. Это подтверждает рыночную привлекательность продукта ACJ. Мы планируем поставить больше ACJ в ближайшие месяцы, но пока подробностей раскрыть не могу», - рассказал нам вице-президент по продажам Airbus Corporate Jets Станислав Шпарберг.

Воспользовавшись выставкой, нам удалось пообщаться и с Председателем правления и главой компании Comlux Ричард Гаона, который рассказал нам об еще об одном продукте Airbus - ACJ TwoTwenty. «Клиенты положительно отозвались о запуске проекта. Его характеристики с точки зрения дальности полета и эксплуатационных расходов, а также простор и современность VIP-салона дают ACJ TwoTwenty уникальное положение с новым ценным предложением на рынке бизнес-джетов. До конца года мы опубликуем несколько ключевых объявлений для клиентов. С увеличением уровня вакцинации и открытием новых стран мы видим все больше и больше потенциальных клиентов на наших предприятиях в Индианаполисе (центр комплектации и ТОиР компании Comlux) и Цюрихе, где они могут испытать погружение в виртуальную реальность в самолете будущего. На рынке бизнес-джетов – «Увидеть – значит поверить», и важно разработать инструменты и макеты, которые позволят людям почувствовать разницу и принять решение о покупке следующего самолета. Comlux будет присутствовать на NBAA-BACE в Вегасе для личных встреч и опыта виртуальной реальности на нашем стенде», - комментирует г-н Гаона.

Еще один крупнейший производитель Bombardier принял активное участие в RUBAE. По данным исследования рынка ArcosJet, под контролем владельцев из России и СНГ находится 8% мирового парка дальних семейства дальних бизнес-джетов Global производства Bombardier Aerospace. По ожиданиям экспертов компании, эта доля может вырасти вплоть до 10% с поставками в регион новейших моделей этого семейства – Global 7500, Global 6500 и Global 5500. В парке владельцев из России и СНГ сегодня насчитывается 72 самолета семейства Global, что составляет около 19% всего парка бизнес-джетов в регионе.



Региональный вице-президент Bombardier по продажам в Восточной Европе, России, СНГ Валерия Колючая сказала нам: «Мы обычно не раскрываем свою книгу заказов, а также рыночные прогнозы и результаты, но могу сказать, что по-прежнему имеется большой спрос как на самолеты средней дальности Challenger, так и на «дальнобойное» семейство Global – и это неудивительно. Модель Global 7500, флагман всей индустрии деловой авиации – выдающийся самолет, имеющий наибольшую дальность

полета среди бизнес-джетов, и способный поэтому летать между большим количеством городов без посадки. В нем есть четыре отдельных жилых зоны, фирменная коллекция запатентованных кресел Nuage, полностью оснащенная кухня, система освещения Soleil, помогающая бороться с джетлагом, и спальня владельца с большой кроватью и опциональной душевой кабиной – более комфортных условий в небе еще не придумали. Но наш выдающийся модельный ряд на этом не заканчивается. В катего-

рии дальнемагистральных самолетов с большими салонами модели Global 5500 и Global 6500 обладают самой большой дальностью полета и объемом салона в своих категориях, а также самой высокой плавностью полета. Global 6500 и Global 5500 вышли на рынок в конце 2019 и середине 2020 года соответственно, и стали образцами инноваций и исключительных эксплуатационных характеристик. Оба этих самолета имеют дальность полета на 700 и 600 морских миль больше, чем их предшественники, что делает их идеальным выбором для российского рынка. Не менее впечатляет и наша линейка бизнес-джетов Challenger. В классе super midsize модель Challenger 350 остается бестселлером уже на протяжении 7 лет, а самолет Challenger 650 выбирают клиенты, которым нужен чуть более просторный салон и большая дальность полета. Проверенная надежность и высокие характеристики этих самолетов делают их отличным выбором».

На статике также красовались несколько самолетов, которые я бы отнес к категории «неформатных». Это Boeing 757 компании Azur Air, салон которого состоит исключительно из мест бизнес-класса, и отечественный «Ту-204» компании «Космос». Но позвольте об этих самолетах рассказать подробнее чуть позже.

Оргкомитет выставки уже начал подготовку к RUBAE 2022. Все мы надеемся, что через год ситуация с пандемией кардинально изменится и в Москва станем настоящей Меккой для всех игроков деловой авиации. 2022 год обещает нам ряд революционных событий: выход на рынок новых моделей и запуск впечатляющих стартапов. Мы надеемся, что в будущем сентябре мы сможем лично созерцать новейшие самолеты и вертолеты, а также наслаждаться личным общением. До скорой встречи.



Вертолет недели

Оператор/владелец: **private**

Тип: **Airbus Helicopters H130**

Год выпуска: **2014 г.**

Место съемки: **сентябрь 2021 года, Moscow Vnukovo - UUWW, Russia (RUBAE 2021)**



Фото: Дмитрий Петроченко